

KARAKTERISTIK KORIDOR JALAN DITINJAU DARI FISIK RUANG Studi Kasus : Koridor Jalan MT Haryono Kota Kendari

Fikrani Fadhilla Asha¹; Agus Rochani²

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Islam Sultan Agung Semarang^{1),2)}

ABSTRACT

Urban economic growth is gradually change the land use from the residential into commercial. This kind of development character could decrease the quality of the physical space and its impact that the cities were losing its' character. Shop-lined along the road is not good in terms of the aesthetics of the city. These symptoms appear during the difficult of road users to identify their location. The elements in the corridors look physically diverse, random and not unique to easily recognizable because of those problems the need for the study of the physical characteristics of the corridor space Jl. MT Haryono is had to be done which is one of the commercial corridor in Kendari so that it can be seen should be noticed in order to accommodate changes.

The method that used in this study is a qualitative method that aims to make a systematic description or picture of the physical characteristics of the corridor space Jl. MT Haryono, stock of knowledge that is presented in the study of the theory does not become limiting the study but is used as an opening insight to recognize the object of research. The analysis technique used is the visual analysis, and descriptive empirical. While the discussion is done by using several approaches. The output generated is the physical characteristics of the corridor space Jl. MT Haryono as seen from the path element, enclosure space, architectural pattern and street trees surrounding the corridor. The research results are influenced by the characteristics of the corridor function $\pm 80\%$ of commercial buildings including the type of large commercial building plots with a single function or mix-used, and the type of commercial building single row. Commercial buildings represent the value of local distinctiveness and uniqueness in social and economic activities are shown through the decomposing of the southeast Sulawesi's custom house.

Keywords: Characteristics, Corridor

ABSTRAK

Pertumbuhan ekonomi perkotaan secara bertahap mengubah fungsi lahan dari permukiman menjadi komersial. Karakter perkembangan koridor seperti ini berdampak pada menurunnya kualitas fisik ruang kawasan koridor dan dampaknya kota pun kehilangan karakter. Ruko yang berjejer sepanjang jalan tidak baik dalam hal estetika kota. Gejala ini terlihat pada saat pengguna jalan sulit untuk mengenali lokasi mereka berada. Elemen-elemen fisik pada koridor terlihat beragam, acak dan tidak memiliki keunikan untuk mudah dikenali oleh karena itu perlu adanya studi tentang karakteristik fisik ruang koridor Jl. MT Haryono yang merupakan salah satu koridor komersial di kota Kendari sehingga dapat diketahui arahan desain seperti apa yang sebaiknya di perhatikan dalam mengakomodasi perubahan koridor agar tetap memiliki keselarasan visual.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang bertujuan untuk membuat deskripsi atau gambaran yang sistematis mengenai karakteristik fisik ruang koridor Jl. MT Haryono, bekal pengetahuan yang disajikan dalam kajian teori tidak menjadi pembatas penelitian tetapi digunakan sebagai pembuka wawasan untuk mengenali obyek penelitian. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis visual, dan deskriptif empiris. Sedangkan pembahasan dilakukan dengan menggunakan beberapa pendekatan. Output yang di hasilkan adalah karakteristik fisik ruang koridor Jl. MT Haryono yang dilihat dari elemen path, enclosure ruang, architectural pattern serta street trees yang melingkupi koridor tersebut. Adapun hasil penelitian adalah karakteristik koridor dipengaruhi oleh $\pm 80\%$ fungsi bangunan komersial yang mencakup tipe bangunan komersial kavling besar dengan fungsi tunggal ataupun fungsi campuran (mix-used), dan tipe bangunan komersial tunggal berderet. Bangunan fungsi komersial perdagangan menjadi obyek yang merepresentasikan nilai kekhasan dan keunikan setempat dalam kegiatan sosial ekonomi yang ditunjukan melalui tampilan fasadnya yang mendekomposisi atap bangunan rumah adat Sulawesi Tenggara.

Kata Kunci: Karakteristik, Koridor

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Koridor suatu kota akan mengalami perubahan dan perkembangan seiring dengan perubahan zaman. Banyak aktivitas yang berada di koridor-koridor suatu kota, diantaranya yaitu aktivitas komersil seperti pertokoan, perbankan, PKL, perdagangan jasa, dan kegiatan parkir. Aktivitas komersial akan memperkuat ruang-ruang umum kota, karena saling melengkapi satu sama lain. Bentuk lokasi dan karakter koridor komersial akan menarik fungsi-fungsi dan aktivitas yang khas. Sebaliknya suatu aktivitas cenderung dialokasikan pada tempat yang paling menyesuaikan keperluan keperlunya. Saling ketergantungan antara ruang dan fungsi merupakan elemen penting dalam urban design (Shirvani, 1985). Namun perlu diperhatikan bahwa perkembangan aktivitas komersial seperti PKL seringkali menimbulkan kesemrawutan fungsi suatu kawasan jika tidak di tangani dengan baik. Sifat dari PKL yang seringkali membebaskan jalan dari aktivitas atau kegiatan-kegiatan perdagangan liar justru semakin menimbulkan permasalahan di sepanjang koridor kota. Keberadaan PKL sering terjadi di kota-kota besar yang penduduknya banyak seperti di Kota Kendari. Beberapa tempat di Kota Kendari saat ini telah berubah tempat PKL yang keberadaannya mulai menciptakan permasalahan serius bagi lingkungan di sekitar tempat PKL tersebut. Selain itu kegiatan parkir juga semakin menambah kesemrawutan koridor di suatu kota. Tidak tersedianya kantong-kantong parkir di kawasan komersil mengakibatkan terjadinya kegiatan-kegiatan parkir dan tidak terkecuali parkir liar yang sering menjadikan bahu jalan sebagai lahan parkir (Kadir, Ishak, 2010).

Permasalahan-permasalahan yang telah di uraikan sebelumnya harus perlu dikaji secara lebih mendalam tentang karakteristik fisik ruang koridor komersial Jl. MT Haryono Kota Kendari guna mendukung fungsinya dan memperkuat identitas kawasannya.

1.2. Kajian Teori

Karakteristik adalah ciri-ciri-ciri khusus atau mempunyai sifat khas sesuai dengan perwatakan tertentu. Karakterisasi merupakan salah satu unsur di dalam metode ilmiah yang berupa pengamatan dan pengukuran. Sedangkan ruang adalah wadah yang meliputi ruang daratan, ruang laut, dan ruang udara sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya (Kamus Penataan Ruang). Menurut Saragi (2012), koridor jalan terdiri dari permukaan

jalan, tepi jalan antara trotoar dan garis batas tanah, dan setiap ruang yang merupakan bagian dari bangunan dan garis properti, atau dalam kalimat lain unsur pembentuk koridor yaitu jalan beserta bangunan-bangunan disekitarnya sehingga koridor tersebut membentuk suatu arsitektur kota.

Dapat disimpulkan, kita dapat menemui karakter koridor melalui pengamatan terhadap serangkaian fisik elemen maupun perasaan ruang yang terbentuk dari fisik komponen pembentuk karakter kawasan tersebut.

Terdapat dua macam *Urban* koridor menurut Bishop (1989:93) dalam Dipta (2015), diantaranya sebagai berikut:

1. Koridor Komersil

Koridor komersil yaitu koridor yang memiliki aktivitas padar dan diawali dari bagian-bagian komersil menuju pusat *Urban* seperti kompleks bangunan perkantoran, dan perdagangan jasa yang terletak di sepanjang koridor. Koridor komersil mempunyai jalur pejalan kaki atau pedestrian untuk pergerakan pejalan kaki dan pengendara transportasi yang lewat di suatu kota.

2. *Scenic* Koridor

Scenic koridor yaitu koridor yang memiliki pemandangan alam yang natural dan unik sehingga memberikan pengalaman menghibur bagi pejalan kaki maupun pengendara transportasi. Koridor *Scenic* kurang terlalu umum jika dibandingkan dengan koridor komersil di kawasan perkotaan. Koridor ini umumnya banyak dijumpai di daerah pedesaan

Roger Trancik (1986) berpendapat bahwa suatu ruang (*space*) dibatasi oleh suatu *void* dan *solid*. Roger Trancik dalam teori desain kota dalam bukunya "*Finding Lost Space*" untuk mengidentifikasi tekstur kota dan keteraturan konfigurasi bentuk massa bangunan dengan ruang terbuka secara fungsional maupun tipologikal bentuk kota dilihat secara figurative, disebut *Figure Ground(Plan) Theory*.

Sistem jaringan jalan akan menimbulkan kesan keteraturan dan kenyamanan sebuah yang teratur sehingga membentuk potongan garis segi empat atau blok-blok kawasan (*grid*), tidak teratur (*irregular*), atau jalan melingkar dengan suatu pusat jalan (*radial*). Keterlingkupan dalam sebuah koridor akan berpengaruh pada kenyamanan pengguna melalui elemen fisik pembentuk karakter visual seperti bangunan, vegetasi, dan

elemen parker yang berada pada bahu jalan. keberadaan elemen-elemen tersebut akan membentuk sebuah *space* dari perbandingan elemen dinding dan lantai koridor.

Pada sebuah koridor, pola arsitektur akan memberikan gambaran keterkaitan sekelompok bangunan yang menunjukkan keterpautan dari sebuah bentuk, ukuran, maupun kesegarisan yang tercipta sebagai karakter visual yang ditangkap seseorang yang mengamatinya.

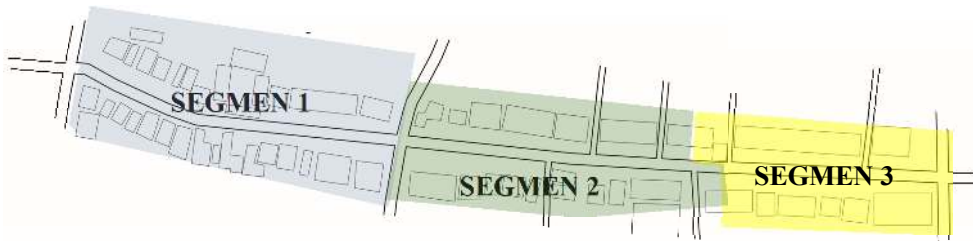
2. METODE STUDI

Berdasarkan tujuan penelitian yakni mengkaji tentang karakteristik fisik ruang koridor Jl. MT Haryono Kota Kendari sebagai upaya menjawab tujuan studi ini, maka metodologi yang dilakukan adalah kualitatif dengan pendekatan rasionalistik sebagai jembatan penalaran analisis. Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian mengenai karakteristik pola permukiman adalah non probability sampling, dengan prosedur purposive sampling (sampling bertujuan. Teknik analisis yang digunakan antara lain, analisis visual, dan analisis deskriptif empiris). Teknik analisis visual, digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik fisik ruang dan kegiatan aktivitas di wilayah studi sedangkan analisis deskriptif empiris, membuat visual yang sistematis, terbaru dan dapat dipertanggung jawabkan kebenaran, sifat, kondisi dan keadaan nyata di lapangan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembagian Segmen Koridor

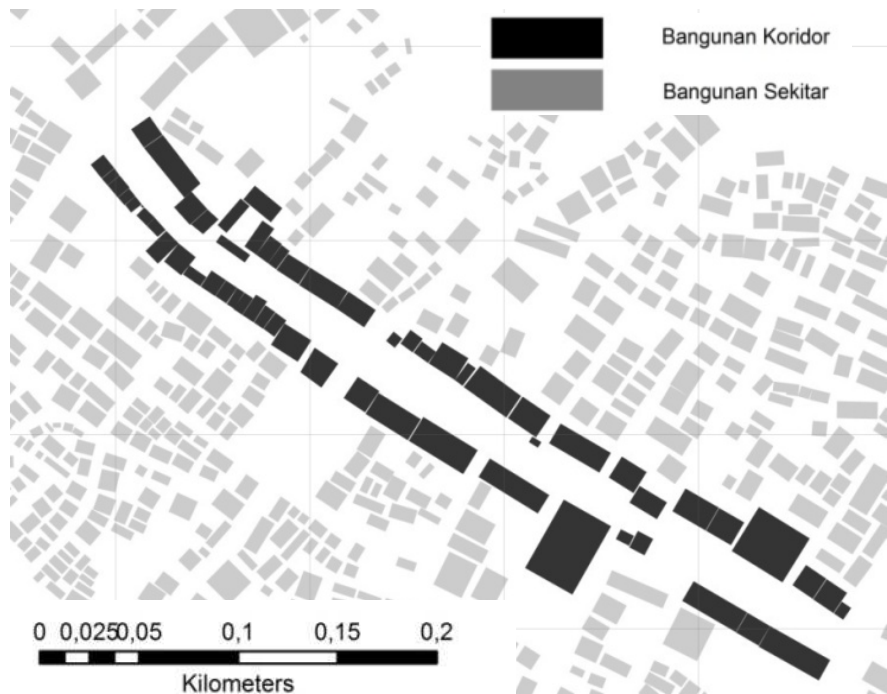
Kondisi eksisting dan analisis koridor diuraikan dengan membagi jalan menjadi 3 segmen berdasarkan temuan visual di lapangan dan aktivitas yang terjadi. Segmen pertama merupakan *mix used* terdapat hotel, perbankan, hunian dan kawasan pendidikan sekolah dasar dengan rata-rata ketinggian bangunan 2 lantai. Pada segmen 2 didominasi oleh bangunan baru untuk tempat usaha formal dan hotel bintang 3. Sedangkan pada segmen 3 terdapat pusat perbelanjaan modern dan aktivitas perdagangan *non-formal* paling banyak terdapat pada segmen 3.



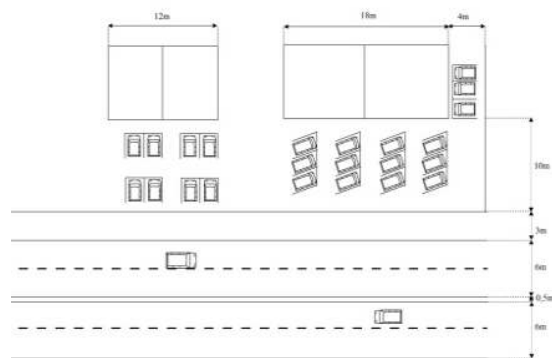
Gambar 1. Pembagian Segmen Kawasan

Analisis Karakteristik Fisik Ruang Koridor

Elemen *solid* void koridor Jl. MT Haryono merupakan sistem tertutup yang linear dimana ruang dibatasi oleh massa bangunan yang memanjang dengan kesan tertutup. Dengan demikian dapat dikatakan pola figure pada koridor Jl. MT Haryono adalah homogen karena

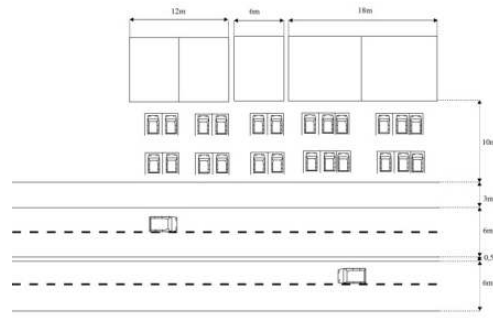


bentuk bangunannya hampir semuanya sama dan sejenis. Pada pola ini membentuk pola yang teratur. Pola tekstur kawasan ini pula secara diagramatis termasuk pola linear. Kawasan penelitian termasuk dalam kategori koridor, bila ditinjau dari aspek *elemen linkage visual*. *Landscape* dan bangunan-bangunan sepanjang jalan utama digunakan untuk mendefinisikan hubungan setiap area dalam koridor. Kedalaman sebagai linkage struktural pada koridor Jl. MT Haryono adalah sebagai jalan arteri primer yang di lalui pengguna jalan untuk mengakses kawasan CBD Andonohu, Kawasan Pendidikan Tinggi Haluoleo, Kawasan Taman eks-MTQ, Kawasan Perkantoran Walikota, dan Kawasan Taman Kota. Dalam hal ini pola koridor Jl. MT Haryono jika di kategorikan dalam linkage kolektif, maka pola yang mendekati adalah bentuk massa megaform yaitu kerangka yang berbentuk lurus dan hierarkis.



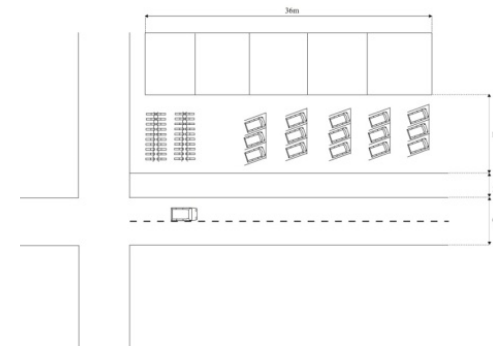
Path (Jalan)

Dari observasi lapangan di ketahui bahwa ukuran luas jalan yang ada segmen 1 hingga pada segmen 3 adalah 12 m. Namun pada segmen 1 khususnya depan pertokoan sisi selatan di jadikan tempat menurunkan dan menaikkan penumpang oleh angkutan umum dan pada segmen 3 khususnya di

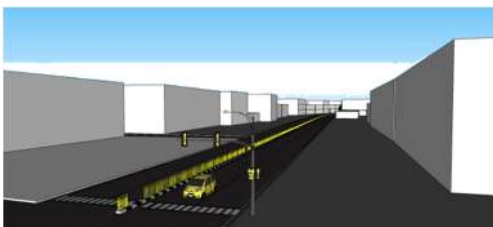


depan lippo plaza dimensi jalan mengalami penyempitan akibat adanya aktivitas parkir di pinggir jalan. Mengecilnya jalan atau yang dikenal dengan istilah *bottle neck* yang ada di segmen 3 berakibat deminsi jalan yang termanfaatkan selebar 8 m. Gambar di samping merupakan bentuk pola parkir bagi pengunjung yang memarkirkan kendaraannya di depan ruko maupun tempat yang ia tuju. Pola parkir di depan ruko adalah dua sisi membentuk sudut 90°. Sedangkan lama waktu parkir adalah paling lama 1 jam bagi pengunjung. Selain parkir dua sisi membentuk sudut 90°, terdapat pula parkir membentuk sudut 30°, 45°, dan 60°. Ruko-ruko yang tercakup dalam satu gedung ini bekerja sama dalam hal perparkiran dimana parkir motor terkonsentrasi di depan salah satu ruko sedangkan parkir mobil di depan ruko lainnya.

Pada umumnya pola parkir pada segmen 2 sama dengan pada segmen 1 yaitu parkir dua sisi membentuk sudut 90° di depan masing-masing ruko. Namun di depan jasa perbankan kantor pusat BCA yang ada di Kota Kendari ini berada di Jl. MT Haryono Kota Kendari dan selalu ramai oleh pengunjung maka parkir nya berbentuk sudut 30°, 45°, dan 60°.



Untuk panjang satu ruko adalah 6 m. Maka tiap depan ruko akan muat menampung 4 mobil yang parkir dua sisi membentuk sudut 90°.



Enclosure

Segmen 1

Dengan lebar keseluruhan jalan 12M dan GSJ 2-3 M maka rasio enclosure segmen 1 termasuk dalam rasio 1:1.5 (*minor street*) dimana di

beberapa titik terdapat ukuran garis GSB yang kecil. Bidang amatan ruang pada segmen 1 adalah D/H 0,8.

Segmen 2



Dengan lebar keseluruhan jalan 12M dan GSJ 2-3 M serta GSB yang rata-rata 10M maka rasio enclosure segmen 2 termasuk dalam rasio 1:3 (*typical street*). Hasil perhitungan bidang amatan ruang pada segmen 2 adalah bahwa D/H rata-rata adalah 0,8 yang berarti stabil untuk kawasan komersial karena $D/H < 1$

Segmen 3



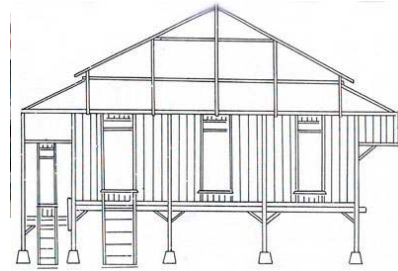
Dengan lebar keseluruhan jalan 12M dan GSJ 2-3 M serta GSB yang rata-rata 10M maka rasio enclosure segmen 3 juga termasuk dalam rasio 1:3 (*typical street*). Adapun bidang amatan ruang pada segmen 3 rata-rata D/H adalah 0,92 yang berarti pula cukup stabil untuk kawasan komersial karena $D/H < 1$.

Street Trees

Dari kondisi data lapangan di nyatakan bahwa sepanjang jalan koridor Jl. MT Haryono terdapat sederetan pohon di beberapa tempat yang berfungsi sebagai pelindung bagi pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya. Terdapat 67 buah vegetasi pada koridor Jl. MT Haryono dengan rata-rata ketinggian 10-12 m berupa pohon mahoni, pohon saga, pohon palem. Namun jumlah dan tata letak pepohonan kurang rapi dengan jarak yang sangat beragam menurut pernyataan pengunjung bahwa keberadaan pepohonan tersebut kurang memberikan kesan teduh.

Architectural Pattern

Adapun transformasi arsitektural bangunan pada segmen 1 merupakan transformasi dekonstruksi/dekomposisi pada bentuk atap pada ruko berbentuk segitiga seperti pada atap bangunan adat sulawesi tenggara yaitu Banua Tada.



Berdasarkan keterangan informan bangunan arsitektural yang berada di wilayah studi di pengaruhi oleh langgam arsitektur posmodern. Tampilan yang terbaru saat ini dan mulai mengisi ruang di kota Kendari adalah fasade minimalis dengan penonjolan unsur warna yang terang dan berani pada fasadenya. Meskipun demikian, pernyataan informan bahwa lanskap kota yang dibentuk oleh tampilan visual deretan ruko di hampir setiap bagian kota tetap menjadikan Kendari mempunyai rona kota yang menarik untuk diamati.



Sistem Kegiatan dan Fisik Ruang

Vitalitas ruang perkotaan tergantung pada kemungkinan untuk transaksi ekonomi, sosial dan budaya yang terjadi di dalam ruang dari waktu ke waktu yang akan menyebabkan beragam pola kegiatan. Aktivitas perdagangan di koridor Jl. MT Haryono ramai khususnya pada *week-end* yang terakumulasi pada pusat perbelanjaan modern sedangkan pada *weekdays* kegiatan dominan terakumulasi pada jasa perbankan. Pertokoan pada koridor Jl. MT Haryono terbuka rata-rata dari pagi hari pada pukul 09.00 hingga 22.00. Kegiatan sektor informal pada malam hari yaitu terdapat pada penjual martabak dan gorengan hingga pukul 24.00. Keragaman aktivitas yang terdapat di koridor Jl. MT Haryono yaitu: -Kegiatan perdagangan dan jasa sektor formal didalamnya yaitu swalayan, pusat perbelanjaan, toko alat bangunan, *furniture*, Toko alat tulis, salon, rumah makan dan restaurant. -Kegiatan perdagangan sektor non-formal berupa PKL dan pedagang makanan/minuman. -Kegiatan pada jasa perbankan. -Kegiatan pada jasa perhotelan. -Kegiatan Pendidikan.-Kegiatan parkir

4. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Figure ground yang terbentuk di koridor Jl. MT Haryono adalah sistem tertutup yang linear dimana ruang dibatasi oleh massa bangunan yang memanjang dengan kesan tertutup.

Landscape dan bangunan-bangunan sepanjang jalan utama digunakan untuk mendefinisikan hubungan setiap area dalam koridor Jl. MT Haryono. Sebagai linkage struktural, koridor Jl. MT Haryono menghubungkan kawasan CBD Andounohu, Kawasan Perkantoran Walikota, Pusat Pendidikan Tinggi UHO, dan kawasan pasar Baru.

Karakteristik ruang jalan MT Haryono dibentuk dengan pola : Bangunan – Setback – Jalan – Setback – Bangunan.

Elemen pembentuk enclosure ruang koridor Jl. MT Haryono terdiri dari bangunan sebagai elemen ‘dinding’, vegetasi sebagai elemen dinding ‘dinding’ dan ‘atap’, jalur sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki sebagai elemen ‘lantai’ dan *street furniture* sebagai obyek dalam ruang koridor. Bidang amatan ruang D/H rata-rata adalah 0,8 yang cukup bagus untuk ruang komersial.

Karakteristik koridor yang utama dipengaruhi oleh $\pm 80\%$ fungsi bangunan komersial yang mencakup tipe bangunan komersial kavling besar dengan fungsi tunggal ataupun fungsi campuran (mix-used), dan tipe bangunan komersial tunggal berderet.

Bangunan fungsi komersial perdagangan menjadi obyek yang merepresentasikan nilai kekhasan dan keunikan setempat dalam kegiatan sosial ekonomi yang ditunjukkan melalui tampilan fasadenya yang mendekomposisi atap bangunan rumah adat Sulawesi Tenggara.

Vegetasi sebagai elemen ‘dinding’ dibentuk oleh 3 unsur visual berupa bentuk, warna dan penempatan. Berdasarkan hasil pengamatan dan penilaian secara subyektif dan obyektif, karakteristik vegetasi yang dihasilkan 3 unsur visual tersebut belum memenuhi nilai yang estetis serta aspek teknis karena disebabkan minimnya jumlah tanaman yang ada di ruang koridor. Penempatan tanaman tidak mengalami kontinuitas serta tidak ada komposisi yang memperhatikan aspek irama, kesatuan dan keseimbangan antar beragam jenis tanaman yang ada.

Kondisi fisik jalur sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki sebagai elemen ‘lantai’ banyak mengalami kerusakan, desain pola perkerasan yang kurang atraktif, jalur sirkulasi yang tidak mengalami kontinuitas, dimensi yang belum memenuhi keleluasaan fisik dan

visual serta minimnya elemen pendukung aktivitas pergerakan tersebut serta seringnya terjadi tundaan pada simpang tidak bersinyal tiga lengan.

Street furniture sebagai elemen dalam ruang yang dibentuk secara visual oleh unsur skala, bentuk/ ornamen, warna. Karakteristik visual yang dibentuk oleh unsur tersebut sebagian besar belum memenuhi nilai estetika visual yang estetik. Hal tersebut disebabkan karena minimnya jumlah & jenis dari obyek street furniture tersebut, desain yang tergolong standar(tidak mencerminkan image kota yang dituju dan image lingkungan) serta pola penempatannya yang tidak memenuhi syarat teknis maupun estetika khususnya street furniture yang menjadi elemen pendukung aktivitas pejalan kaki seperti tempat sampah, shelter/ halte, boks telepon & surat.

Kontinuitas dan kualitas fisik yang minim pada jalur pejalan kaki dan fasilitas pelengkapannya, serta tidak adanya pemisah jalur yang jelas dengan jalur kendaraan bermotor menyebabkan rendahnya minat pejalan kaki untuk beraktivitas disepanjang koridor.

B. Saran

- Pemerintah sebagai penentu kebijakan harus tegas dalam menindak setiap pelanggaran terutama masalah PKL dan parkir yang sering menyebabkan kemacetan lalu lintas.
- Penyesuaian desain-desain elemen sesuai karaktersitik koridor mulai dari tempat duduk, tempat sampah, lampu-lampu penerangan, pemberian sculpture sebagai pengarah dan sebagainya.
- Penyediaan atraksi-atraksi menarik yang bisa dinikmati misalnya coffee corner disepanjang ruang pejalan kaki,dan sebagainya yang bisa menarik pengunjung dan menikmati suasana
- Masyarakat selalu terlibat dan lebih peduli dalam menjaga *image* kawasan dan karakter kawasan
- Menggunakan ruang-ruang terbuka publik demi kepentingan bersama dan tidak merusak apapun elemen-elemen yang ada didalamnya.

5. DAFTAR PUSTAKA

DIPTA, A. A. P. (2015). Karakteristik Ruang Koridor Jalan Panggung Pecinan Kembang Jepun Surabaya Sebagai Koridor Wisata Urban Heritage (Doctoral dissertation, UAJY).

- Kadir, Ishak. (2010). Studi Karakteristik Penggunaan Ruang Pedagang Kaki Lima (PKL) di Kawasan Eks Pasar Lawata Studi Kasus : Jl. Taman Surapati Kota Kendari. *Jurnal Fakultas Teknik – Universitas Haluoleo*. 8 (1).
- Saragi, Videlia. (2012). Identifikasi Pengaruh Keberadaan Perguruan Tinggi dan Aktivitas Pendukung Terhadap Koridor. Tugas Akhir tidak diterbitkan, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Trancik, R. (1986). *Finding lost space: theories of urban design*. John Wiley & Sons.